4. தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள்-பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) 1971-ம் ஆண்டு சட்டம் 1971-ம் ஆண்டு டிசம்பர் 4-ம் நாளில்தான் நடைமுறைக்கு வந்தது. இச் சட்டத்தின்படி, பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அறிவிப்பு தந்து அவர்களது மறுப்புகளை பெற்று அவற்றை பரிசிலித்து அதன்பின் தான் திருவாகத்தினை அரசுடைமையாக்கிட இயலும். அதே போல், அரசுடைமையாக்கப்படும் நிறுவனங்கள் கம்பெனிகளாகப் பதிவுசெய்து இயங்கிடவும் சில வழிமுறைகளைப் பின்பற்றியாக வேண்டும். எனினும், இந்த வழிமுறைகள் அனைத்தையும் எந்த விதமான தாமதமும், தயக்கமும் இன்றி, உடனடியாக நிறைவேற்றி பேருந்து உரிமையாளர்களது முழு ஒத்துழைப்புடன் மேற்குறிப்பிட்ட 4 பேருந்து நிறுவனங்களை அரசுடைமையாக்கிய இந்த அரசின் வேகமான முயற்சிகளை இந்த மாமன்றம் மகிழ்ந்து வரவேற்கும் என்று உறுதியாக நம்புகிறேன். ஒரே ஒரு பேருந்து உரிமையாளரது பயணிப் பேருந்துகளை மட்டும் இன்னமும் அரசுடைமையாக்கிட இயலவில்லை. இயலாததற்குக் காரணம், தனது பயணிப் பேருந்துகளை ஓட்ட முடியாத நிலையிலிருந்தாலும் அந்த உரிமையாளர் இந்த சட்டத்தை எதிர்த்து உயர் நீதி மன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்துள்ளயேதாகும்.

உயர் நீதிமன்றத்தில் வழக்கு இருப்பதினால் அவரது பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கிட முடியாவிட்டாலும். அந்த பேருந்து உரிமையாளரது பேருந்து வழித்தடங்களில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை பேருந்துகளை ஓட்டி வருவதோடு, அந்த உரிமையாளரால் பேருந்துகளை ஓட்ட முடியாமல் ஆட்குறைப்புச் செய்து வேலை நீக்கம் பெற்ற தொழிலாளர்களுக்கும் வேலைவாய்ப்பளித்துள்ளோம் என்பதை மகிழ்ச்சியுடன் இந்த மாமன்றத்திற்கு தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

5. போக்குவரத்துப் பணிகள் திறமையாகவும் செம்மையாகவும் நடைபெற, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை பல்வேறு முன்னேற்றங்களை செய்துள்ளது. நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. விரைவுப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை இந்த ஆண்டின் தொடக்கத்தில் 201-ஆக இருந்ததிலிருந்து மார்ச் திங்களில் 259-ஆக மிகவும் விரைவாக வளர்ந்துள்ளது என்பதை மகிழ்ச்சியோடு அறிவிக்க வேண்டியவனாக இருக்கிறேன். விரைவுப்

1972 மார்ச் 28]

பேருந்துகளின் வழித்தடங்கள் பல தேவை பயன் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் திருத்தியமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. நாகர்கோவில்—சென்னை, திருநெல்வேலி—சென்னை, மதுரை—சென்னை, கோயமுத்தூர்—திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களுக்கு மின்னல்வேக விரைவுப் பேருந்துகள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. இடைநிலைகள் 100 மைல் தொலைவில் அமைக்கப்பட்டுள்ளது இம்மின்னல்வேகப் பேருந்துகளின் தனிச் சிறப்பாகும். இருக்கைகள் மிகுந்த வசதிகள் கொண்டதாக அமைக்கப்பட்டுள்ளன. பயணிகளைக் கவரக்கூடிய இடங்களான இராமேஸ்வரம், திருச்செந்தூர், கன்னியாகுமரி ஆகிய இடங்களுக்கும் புதிய விரைவுப் பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. சாய்வு வசதிகளோடு கூடிய மிகுந்த மெத்தை இருக்கைகள் கொண்ட 25 சொகுசு பேருந்துகள் (சீர் வசதிப் பேருந்துகள்) குரோம்பேட்டை பணிமனையில் தயாராகிக்கொண்டுள்ளது. இவைகள் அடுத்த மாதத்திலிருந்து தமிழகத்தின் நெடுஞ்சாலைகளில் விடப்படும் இரவுநேரப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையும் அதிகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

6. அரசு போக்குவரத்துத் துறை மேலும் ஓராண்டு நட்டத்தில் நடைபெற்றிருப்பதற்கான காரணங்களை நான் விவரித்துக் கூற வேண்டிய அவசியமில்லை என்றே கருதுகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் இதற்கான காரணங்களை நன்கு அறிவார்கள். கடந்த ஆறு ஆண்டுகளில் மூலதனம், இயக்குதல் செலவு, தொழிலாளர் ஊதியம் ஆகியவை உயர்ந்து வந்துள்ளதால் பேருந்துப் பணிகளை இயக்குவதற்கான செலவு தொடர்ந்து ஒரே சீராக அதிகரித்து வந்துள்ளது. அண்டை மாநிலங்களிலுள்ள அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் இந்திய ரயில்வே நிறுவனமும் கட்டணங்களை உயர்த்தியுள்ள போதிலும், தமிழகத்தில் மட்டும் கட்டண அமைப்பு நீண்ட நாட்களாக மாற்றப்படாமல் இருந்து வந்துள்ளது. அண்மையில் சென்னை மாநகரில் கட்டணச் சீரமைப்பையும், வெளியூர் விரைவுப் பேருந்துகளின் கட்டணங்களில் ஒரு சிறிதளவு உயர்த்தியுள்ளதையும் மன்ற உறுப்பினர்கள் அனைவரும் அறிவர். இந்த கட்டணச் சீரமைப்பினாலும், போக்குவரத்துத் துறையின் இயக்கம், நிருவாகம் ஆகியவற்றை திறமையாக நடத்திட நாம் மேற்கொண்டுள்ள பல்வேறு நடவடிக்கைகளினாலும், முயற்சிகளினாலும். போக்குவரத்துத் துறையைச் சூழ்திருந்த காரிருள் அகன்று கதிரொளி கண்ணிற்கு

தென்படும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது என்பதை மிகுந்த மகிழ்ச்சியோடும், பூரிப்போடும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன். ஆண்டுகள் பலவற்றிற்குப் பின் முதன் முறையாக வரும் ஆண்டில் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை மொத்தத்தில் இலாபத்தை ஈட்டித்தரும் என்று நியாயமான உறுதியோடு கூறத்தக்க வகையில் இந்த மாமன்றத்திற்கு முன்னால் வைக்கப்பட்டுள்ள ஆய்வுரை எடுத்துக்காட்டுவதை மன்ற உறுப்பினர்கள் மகிழ்ந்து வரவேற்கக்கூடும்.

7. இந்த நல்ல நம்பிக்கை பொய்த்துவிடக்கூடாது என்பதற்காக விரைவுப் பேருந்துகளின் இயக்கம்பற்றிய வாராந்திர அறிக்கைகளைப் பல்வேறு பணிமனைகளிலிருந்து பெற்று அதனை ஆய்ந்தறிந்து வருவாயைப் பெருக்கவும், குறைபாடுகளைத் தவிர்க்கவும் அவ்வப்போது தேவைப்படுகின்ற நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றோம். வட்டார அடிப்படையில் அந்தந்த வட்டாரங்களில் இயங்கும் பேருந்துகளுக்கான முழுப்பொறுப்பையும், இலாப நட்டங்களையும், அந்தந்த வட்டார நிர்வாக அமைப்புகளே ஏற்றிடும் வகையில் வட்டார கணக்குகளை அங்கங்கேயே கணிக்கும் வகையில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் வரவு-செலவு கணக்குகள் வாணிக முறையில் அமைத்திடுவதென முடிவு செய்துள்ளோம். இவ்வகையில் அண்மையில் அமைக்கப்பட்டுள்ள நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது இலாப-நட்ட கணக்கு காலாண்டுக்கு ஒரு முறை அரசுக்கு வழங்கிட ஆணையிட்டுள்ளோம். அவ்வப்போது இந்த நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் இயங்கிவரும் தன்மையை அறிந்து அவைகளிடமிருந்து நாம் எதிர்பார்க்கின்ற ஆதாயங்களும், பணிகளும் கிடைப்பதற்கான சாத்தியக்கூறுகள் பற்றி அறிந்து, தேவைப்படுகின்ற நடவடிக்கைகளையும் முன்னேற்பாடுகளையும் செய்திட இந்த முறை பெரிதும் பயன்படும். ஒளிமயமான எதிர்காலத்தை நோக்கியுள்ள அரசு போக்குவரத்துத் துறையில் மீண்டும் தேய்வும் சரிவும் ஏற்பட்டுவிடக் கூடாது என்பதற்காகவும், அந்த நிலைமைகள் தலைகாட்டினால் உடனடி நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டுமென்பதற்காகவும், அரசு போக்குவரத்துத் துறையும் மேற்குறிப்பிட்டுள்ள வகையில் காலாண்டு இலாப-நட்ட அறிக்கையினை அரசுக்கு வழங்கிடவேண்டுமென பணித்துள்ளேன்.

1972 மார்ச் 28]

8. இங்கொன்றும் அங்கொன்றுமாக பயணிகளுக்கும் பணியாளர்களுக்கும் சில, சிறு சச்சரவுகள் ஏற்பட்டுள்ளது என்பதைத் தவிர பொதுவாக அரசு போக்குவரத்துப் பணி தடங்கலின்றியும், ஓரளவு திறமையாகவுமே நடைபெற்றுள்ளது. மாநில அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் ஊதியம், பஞ்சப்படி போன்ற படிகளை போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்கள் பெறுவதுடன், போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்கள் மாநகரப் பேருந்துகளில் இலவசப் பயணவசதி, பொழுதுபோக்கு வசதி, வீட்டுக்குரிய பண்டங்கள் வாங்க கடன் வசதி ஆகியவற்றையும் பெற்று வருகின்றனர். ஒழுங்கான வருகைக்கான ஊதியக் கொடையையும், ஊக்க ஊதியக் கொடையையும் தொடர்ந்து பெற்று வருகின்றனர்.

9. இம்மாநிலத்தில் பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களைக் கொண்டு இயங்கிவரும் தொழில்துறைகளில் போக்குவரத்துத் துறையும் ஒன்றாகும். இத் தொழிலாளர்களது குறைகளில் ஒன்று, அவர்கள் ஓய்வுபெற்றாலோ அல்லது இறந்துவிட நேரிட்டாலோ அவர்களுடைய ஓய்வு ஊதியம், பணிக் கொடைபோன்ற அவர்களுக்குச் சேரவேண்டிய தொகைகள் உடனடியாக வழங்கப் படுவதில்லை—காலதாமதப்படுத்தப்படுகின்றது என்பதாகும். இதற்கு பல காரணங்கள் சொல்லப்படுகின்றன. இதற்கொரு பரிகாரம் காணவேண்டுமானால், கணக்குகளை சரிபார்த்தல், தணிக்கை செய்தல், முதலிய நடைமுறைகளில் சில மாற்றங்களைச் செய்ய வேண்டியதும் அவசியமாகும். பணியிலுள்ள தொழிலாளர்கள் தங்களது முன்னோடிகளுக்குச் சேரவேண்டிய தொகைகளை வழங்குவதை—அதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்வதை ஒரு பராம்பரியமாக தொழிலாளர்கள் ஏன் கருதுவதில்லை என்பதை தொழிற்சங்கத் தலைவனாக இருந்தவன் என்ற முறையில் பன்முறை எண்ணி வியப்படைந்திருக்கிறேன். ஓய்வு பெற்ற வருக்கோ அல்லது இறந்துவிட்டவருக்கோ சேரவேண்டிய தொகையினை வழங்குவதில் ஏற்படுகின்ற தாமதத்திற்கான பொறுப்பில் பெரும் பங்கு அந்தக் கணக்குகளை நிர்வகிக்கும் தொழிலாளர்களே ஏற்க வேண்டியதாகும். இந் நாட்டிலுள்ள தொழிலாளர்களும் நிர்வாகப் பணியாளர்களும், ஓய்வு பெற்ற இறந்துவிட்ட ஊழியர்களுக்கு சேரவேண்டிய தொகையினை பெறுவதற்கான பணிகளை முதலுரிமையளித்து கவனிக்கப்பட

[1972 மார்ச் 28

வேண்டிய பணிகள் என்ற மரபினை ஏற்படுத்திக் கொள்வது மிகமிகத் தேவையாகும். இது அவர்களது சொந்த நலனுக்கும் பொருந்தும். ஏனெனில் இவர்கள் ஓய்வு பெற்றால், இவர்களது பின்னவர்கள், இவர்களது ஓய்வூதியத்தையும் முதலுரிமையளித்து கவனித்திட முடியும்.

10. அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் இந்த கோரிக்கைகளை விரைந்து முடித்திடப் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளோம். இவற்றின் விளைவைப் போக்குவரத்துத் துறையிலுள்ள தொழிலாளர்கள் அறிந்துள்ளனர். இந்தத் தொடர்பில் மேலும் பலவற்றைச் செய்திட வேண்டும் என்பதையும் உணர்ந்துள்ளோம். இந்தப் பிரச்சினையைப் பற்றி மிகத் தெளிவாக அறிந்து கொண்டுள்ளதால், ஓய்வு பெறும் தொழிலாளி, ஓய்வு பெற்ற உடனேயே தனக்குச் சேரவேண்டிய பணிக்கொடை ஓய்வூதியம் ஆகியவற்றைப் பெறும் வகையில் தேவைப்படும் வழிமுறைகளையும், அனைத்து நடவடிக்கைகளையும் விரைந்து மேற்கொள்ளவிருக்கின்றோம்.

11. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களுக்கு சோதனை அடிப் படையில் "வசூலுக்கேற்ற ஊக்கத் தொகை" அளிக்கும் திட்டம் தமிழ் புத்தாண்டு முதல் அமல் படுத்தப்படும் என்று நான் அறிவித்திருக்கிறேன். இத்திட்டத்தின் விளைவுகளையும், பயனையும் பொறுத்து, ஊக்கத்தொகை அளிக்கும் திட்டத்தை பேணுதல் பணியாளர்கட்கும் மற்றுமுள்ள தொழிலாளர்கட்கும் விரிவு படுத்திடவேண்டுமென விழைகிறேன். ஊக்கத் தொகை வழங்கும் திட்டம் என்பது நன்கு கணித்து ஆராய்ந்து அமல் படுத்தப்பட வேண்டிய ஒன்று என்பதையும் அந்த வழியில் ஒரு நல்ல ஆரம்பத்தை நாம் ஏற்படுத்தியுள்ளோம் என்பதையும் இந்த மாமன்றம் அறியும்.

12. மிகப் பெரும்பாலான போக்குவரத்துத் துறைத் தொழி லாளர்கள் கடும் உழைப்பினை நல்குகின்றனர் என்பதும், அவர்கள் வெய்யில் என்றும் பாராது, மழை என்றும் கருதாது, ஆண்டு முழுவதும் சலியாத உழைப்பினை செலுத்திடவேண்டியவர்களாக இருப்பதினால் அவர்களுக்குச் சிறந்த வாழ்க்கை நிலைமைகளை ஏற்படுத்திடவேண்டியது அவசியமாகும். இதனைக் கருத்திற் கொண்டு மனிதனுடைய அடிப்படைத் தேவைகளில் ஒன்றாகிய,

1972 மார்ச் 28]

"இருக்க இடம்" அவர்கட்கு அளித்திடவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு அண்மையில் குடிசை மாற்று வாரியத் தலைவருடனும் வீட்டு வசதி வாரியத் தலைவருடனும் பேசி போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து தருவதற்கான ஒரு தீவிரத் திட்டத்தை முடிவு செய்துள்ளேன். இத்திட்டத்தின்படி இன்னும் ஓராண்டிற்குள்ளாக 200 வீடுகளை வாடகைக்கும், 1,000 வீடுகளை சொந்தமாக வீடு பெற்றுக்கொள்ளும் திட்டத்தின் அடிப்படையிலும் போக்கு வரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்கப்படும். முதல் தவணையாக கட்டப்படவேண்டிய தொகைக்கு வைப்பு நிதி யிலிருந்து வீடுகளுக்குத் தொகை செலுத்திட முடியாத தொழி லாளர்களுக்கு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளிலிருந்து தேவைப்படும் தொகையினைப் பெற்றுத்தர முடியும் எனவும் நம்பு கிறோம். அண்மையில் அரசுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்து நிறுவ னங்களை, தங்களது தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டித்தரும் திட்டத்திற்கு முதலிடம் தந்து அதற்கான திட்டங்களைத் தீட்டிச் செயல்படுத்துமாறு பணித்துள்ளேன். தொழிலாளர்களது வீட்டு வசதிப் பிரச்சினையைத் தீர்த்திட மேற்கொண்டுள்ள இந்த நடவடிக்கைகள் உடனடியாக ஓரளவு பயன்தரும் என்றாலும், இந்த பிரச்சினையை முழுமையாக தீர்த்திட ஒரு நீண்ட கால கொள்கையை உருவாக்கிச் செயல்படுத்திட வேண்டியது அவசிய மாகும்.

வீடில்லாத தொழிலாளர்கள் அனைவருக்கும் ஐந்தாண்டு களுக்குள் வீடு கட்டித்தரவேண்டும் என்ற நோக்கத்தின் அடிப் படையில் அரசு போக்குவரத்துத் துறையும், போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒரு ஐந்தாண்டுத் திட்டம் தீட்டிச் செயல்படுத்திட கேட்டுக் கொண்டுள்ளேன்.

13. போக்குவரத்துத் துறை தொழிலாளர்கள் பலர் மார்வாரி களிடமும் மற்றயோரிடமும் அதிக வட்டிக்குக் கடன் பெற்று கடன் சுமை தாளாமல் அவதியுறுகின்றனர். இந்தக் கடன்காரர் களது பிடியிலிருந்து தொழிலாளர்களை மீட்கவேண்டுமென்பதற் காக போக்குவரத்துத் துறை அரசுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கி நிருவாகிகளுடன் இதற்கான திட்டம்பற்றி கலந்துரையாடி

[1972 மார்ச் 28

விரைவில் ஒரு திட்டத்தை முடிவு செய்திடவிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நோக்கம் எவ்வளவு நல்லதாக இருந்தாலும் இதனை உடனடியாக எல்லாத் தொழிலாளர்கட்கும் நிறைவேற்றிட இயலாது என்பதை உணர்கிறேன். இருப்பினும் முதற்கண் வட்டிக் கடைக்காரர்களின் இரும்புப் பிடியில் சிக்குண்டுள்ள தொழிலாளர்கள் சிலரையாவது முற்றிலும் விடுவிக்க முயற்சிக்கவேண்டும். அவர்கள் பட்டுள்ள கடன்களைப் பற்றி முழுதும் அறிந்து அவர்கள் கடனாகப் பெற்ற தொகை முழுவதையும் கூடுமானவரையில் அவர்கட்கு வழங்கி கடனை நீக்கச் செய்து, அதன்பின் அவர்களுக்களித்த தொகையை ஒரு குறிப்பிட்ட நியாயமான கால வரையறைக்குள் திரும்பப் பெறவும் முயற்சித்திடவேண்டும். இன்னும் மூன்று மாத காலத்திற்குள் இதில் ஒரு நல்ல ஆரம்பத்தை ஏற்படுத்திட முடியும்.

14. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் மூலம் தற்போது தமிழகத்தில் உள்ள சுமார் 9,000 பேருந்துகளில் 3,000 பேருந்துகள் நிருவகிக்கப்படுகின்றன. நாளொன்றுக்கு 18 லட்சம் மக்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளில் பயணம் செய்கின்றனர். போக்குவரத்துத் துறையில் நட்டம் வருவதை நாம் விரும்புவதில்லை என்றாலும், இத்துறையை நாம் இயக்குவது இலாப நோக்கத்திற்காக மட்டும் அல்ல. அவசியமான வழித்தடங்களை நீட்டிப்பது, புதிய வழித் தடங்களைத் துவக்குவது, மக்களுக்கு அதிக வசதிகளை அளிப்பது ஆகிய நடவடிக்கைகளின் மூலம் மக்களது தேவைகளை எந்த அளவிற்கு நிறைவு செய்கிறோம் என்பதைக் கொண்டுதான் நமது போக்குவரத்துத் துறையின் இயக்கத்தைப்பற்றி முடிவு செய்திடவேண்டும். புதிய வழித் தடங்களை ஏற்படுத்துவதிலும், பயணிகளுக்கு மென்மேலும் வசதிகளைப் பெருக்குவதிலும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட தொழில், மக்களது வரியின் மூலம் உருவாகியுள்ள தொழில் என்ற வகையில் ஒருசில வரையறைகளுக்கு உட்பட்டுத்தான் செயல்பட முடியும் என்பதை இம் மாமன்றம் அறியும். இந்த வரையறைகளுக்குட்பட்டு மக்களுக்கு இன்னும் எவ்வளவோ நன்மைகளைச் செய்ய முடியும்—செய்திடுவோம், என்பது உண்மை.

1972 மார்ச் 28]

15. சிறு, நடுத்தர தொழில்கள் பிரிவில் மோட்டார் வாகன துணைப்பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் உள்ள முக்கிய இடங்களில், தமிழ்நாடும் ஒன்றாகும். நாட்டில் ஓடும் பேருந்துகளில் மூன்றில் ஒரு பகுதியை நடத்துகின்ற அரசு போக்குவரத்துப் பிரிவு. மோட்டார் வாகனத்தின் உபரி உறுப்புகளை வாங்குகின்ற பெரிய வாடிக்கையாளர் என்ற முறையில் இத்தகு சிறுதொழில்கள் தமிழ் நாட்டில் வளர்வதற்கேற்ற உறுதியையும் ஊக்கத்தையும் தரும் நிலையில் உள்ளது நமது நாட்டில் தொழில் வளர்வதற்கு நம்மால் இயன்ற அளவிற்கு எவ்வளவு சிறியதாயினும் பொறுப்பேற்று பாடுபடுவது பொதுத் துறையின் பொறுப்பு என்பதை உணர்ந்துள்ளோம். நமக்குக் கிடைக்க வேண்டிய பொருள்கள் வரும் வகையினையும் வழியையும் வளர்த்துவதும், விரிவுபடுத்துவதும், நம்முடைய நலனுக்கு ஏற்றது என்பதை அறிவுத் தெளிவுள்ள வாங்குவோர் அறிவர். இதன் விளைவாக, காலத்தின் தேவைகளுக்கு ஏற்ற வகையில் விஞ்ஞான ரீதியாக இந்த மோட்டார் வாகன துணைப் பொருட்கள் தொழில் வளர முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இந்த வகையில் போக்குவரத்துத் துறையினைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள், தமிழ் நாட்டைச் சேர்ந்த சிறு தொழில் அதிபர்களிடத்திலும் தமிழ்நாடு சிறுதொழில் கழக (டான்சி) நிறுவனத்தினருடனும் உரிய ஆலோசனைகளை நடத்தியுள்ளனர். போக்குவரத்துத் துறைக்குத் தேவைப்படுகின்ற பெருவாரியான துணைப் பொருட்களை, தமிழ் நாட்டில் உள்ள துணைப் பொருள்களுக்கான தொழிலகங்களிடமிருந்தே வாங்குவதென்றும், அதன் மூலம் தமிழகத்தில் உறுதியான தொழில் வளர்ச்சிக்கு உறுதுணைபுரிவதென்றும் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

16. இப்பேரவையில், அரசு போக்குவரத்து துறை செயல்படும் தன்மை, வெகுவான உற்சாகத்தை உறுப்பினர்களிடையே ஏற்படுத்தியதில் வியப்பில்லை. ஏனெனில், இத்துறை சாதாரண மக்களுடன் தொடர்புகொண்டு தொண்டாற்றி வருவதாகும். பேரவையின் இரு தரப்பிலிருந்தும் பெருவாரியான உறுப்பினர்கள் இதில் உற்சாகம் காட்டி வருவது தெரிந்ததே. பொதுமக்களோடு இத் துறைக்கு உள்ள தொடர்பு தொடர்ந்து வளர்ந்து நீடித்திட உதவிடும் வகையில், பொதுமக்களது தேவைகளை அவ்வப்போது

அறிந்து கொள்ளத்தக்க வகையிலும் இத்துறை செயல்பட வேண்டுமென்பதற்காக தமிழ்நாடு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழுவினை இந்த அரசு அமைத்துள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், போக்குவரத்துத் துறை செயலாளரையும் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை இயக்குநரையும், நான்கு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிருவாக இயக்குநர்களையும் அரசு தரப்பு உறுப்பினர்களாகக் கொண்ட இக்குழு பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளின் தலைவர்களையும் அமைப்பு ரீதியாக இயங்கி வரும் தொழிற்சங்கப் பிரதிநிதிகளையும் உள்ளடக்கியதாக இருக்கும். தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறையையும் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கான அரிய ஆலோசனைகளை இந்த ஆலோசனைக்குழு வழங்கிடும் என்பதில் எனக்கு ஐயமில்லை.

17. இந்தத் துறையின் மானியக் கோரிக்கைக்கு வழங்கியுள்ள எண்ணற்ற வெட்டுப் பிரேரணைகளுக்கான அறிவிப்புகள் இந்தத் துறையின் நடைமுறைகளைப் பற்றி இந்த மாமன்றத்தின் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அறிந்துகொள்வதில் காட்டுகின்ற ஆர்வத்தினை வெளிப்படுத்துவதாக அமைந்துள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை பொதுமக்களுக்கு மேலும் நல்ல முறையில் பணியாற்றிட வேண்டும், சேவை செய்திட வேண்டும் என்பதிலும், போக்குவரத்துத் துறையின் ஒட்டுமொத்தமான முன்னேற்றத்திலும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் கொண்டுள்ள ஆர்வத்தில் சற்றும் குறையாத ஆர்வத்தையும், உணர்வினையும் நானும் கொண்டுள்ளேன் என்பதை பணிவுடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பல பிரச்சினைகள் இன்னமும் தீர்க்கப்படவேண்டியுள்ளன என்றாலும், கடந்த ஓராண்டு காலத்தில் இத் துறையின் முன்னேற்றத்திற்காக மெய்யுணர்வோடு முனைப்பான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் மிகுந்த பணிவன்புடன் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

18. நான் முன்மொழிந்துள்ள இத் தீர்மானத்தின் மீது அறிவும் ஆக்கமும் நிறைந்த விவாதத்தை ஆவலுடன் எதிர்பார்த்து அமைகிறேன்.

1972 மார்ச் 28]

இணைப்பு 4.

[534-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ் நாடு அரசு போக்குவரத்து, 1971-72

ஆய்வுரை

பொது

1. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து மக்கள் பணியில் 24 ஆண்டுகளைக் கழித்த பின்னர் 1971-ஆம் ஆண்டில் தனது பணியின் 25-வது ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்தது. உலகப் போருக்குப் பின் நாட்டினை சீர்ப்படுத்துவதை ஆராய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட மத்தியக் குழு பொதுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு அரசுக்குச் சொந்தமாகவும், அரசால் நிர்வகிக்கப்படுவதாகவும் இருக்க வேண்டுமென 1944 டிசம்பர் திங்களிலேயே பரிந்துரை செய்தது. இப் பரிவுரையினையொட்டி தமிழ் நாட்டில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்று 1946 டிசம்பரில் அரசு முடிவு செய்தது. 1947 மார்ச் திங்களிலேயே, சென்னை மாநகரில் அப்போதிருந்த 239 தனியார்ப் பேருந்துகட்குக் கூடுதலாக, 30 பேருந்துகளை விடுவதற்கு அரசு ஒப்பளிப்பு வழங்கியது. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் 1947-ஆம் ஆண்டு அக்டோபரில் இறுதியாகச் செயலுக்கு கொணரப்பட்டு, ஒவ்வொரு திங்களிலும் கூடுதலான பேருந்துகள் விடப்பட்டன. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தங்களது பேருந்து போக்குவரத்துக்களை நிறுத்திக்கொண்டு வந்தனர். படிப்படியாக 1948 ஜூலைத் திங்களில் சென்னை மாநகரில் உள்ள நகரப்பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. மாநிலங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட்ட பின்னர், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் முன்பே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் பணிகள் 1956 ஆம் ஆண்டு இத்துறையின் தனிக்கிளையாக சேர்க்கப்பட்டன.

2. முதல் நெடுந்தொலை கடுவிசைப் போக்குவரத்து 1959 ஆகஸ்ட் திங்களில் தொடங்கப்பட்டது. 120 மைலுக்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித் தடங்களிலும் போக்குவரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்துகளே விடப்படவேண்டும் என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் அது தொடங்கப்பட்டது. அவ்வப்போது நெடுந்தொலை வழித்தடங்கள் பல தொடங்கப்பட்டன. தற்போது, இம் மாநிலத்தின் மாவட்ட தலைமையிடங்கள் அனைத்தும் போக்கு

வரத்துத் துறையின் விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியினால் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. போக்குவரத்து வசதிகளைக் கூடுதலாக அளிக்கும் பொருட்டு பல புதிய வழித்தடங்கள் 15-10-1971 முதல் கொண்டுவரப்பட்டன.

3. பயணிகள் பேருந்துப் போக்குவரத்தைப் படிப்படியாக நாட்டுடைமையாக்கும் நோக்கத்துடன், தனியார்ப் பேருந்து உரிமையாளர்களின் உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடைகையில், அவர்களது கீழ்க்கண்ட வகை வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கி, தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்து துறையின் பேருந்துகளை அவற்றில் ஓட்டுவதென 1967 ஜூன் திங்களில் அரசு முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேற்பட்ட தொலைவும் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும், சாதாரண, கடுவிசைப் போக்குவரத்துக்கள் ;

(ஆ) சென்னை மாநகரிலிருந்து வெளிச்செல்கிற சென்னை மாநகருக்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் அனைத்தும் (அவற்றின் நீளம் என்னவாக இருப்பினும்) ;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்—அந்த மாவட்டத்திலிருந்து வெளிச்செல்கிற, அதற்குள் வந்து முடிவடைகிற வழித்தடங்கள் உட்பட.

வருங்காலத்தில், மேற்குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணியை மேம்படுத்தும் பணிகள் அனைத்தும் போக்குவரத்துத் துறையே மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும் அரசு முடிவு செய்தது. மேற்குறிப்பிட்ட கொள்கையையொட்டி 1972 பிப்ரவரி 29 ஆம் நாளுக்குள் 495 பேருந்துப் பணிகள் அரசால் மேற்கொள்ளப்பட்டன.

4. அரசு, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 68-C பிரிவின்கீழ் வரைவுத் திட்டங்களை வெளியிட்டு வந்தது. மறுப்புகளை கேட்ட பின்னர், அச்சட்டத்தின் 68-D பிரிவின்கீழ் இந்த வரைவுத் திட்டங்கள் குறித்து இறுதி ஆணைகளைப் பிறப்பிக்கிறது. 68-C பிரிவின் கீழ் திட்டங்களை தொடக்க நிலையில் வெளியிடும் அதிகாரங்கள் 1969 மே முதல் அரசுப் போக்குவரத்து இயக்கு